

Berufsbedingtes Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen – Merkmale einer multilokalen Lebensform in der Spätmoderne

Darja Reuschke

Zusammenfassung: Vor dem Hintergrund der andauernden Flexibilisierung der Arbeitsmärkte und einer steigenden (hoch-)qualifizierten Frauenerwerbstätigkeit hat das beruflich bedingte Pendeln zwischen einem Haupt- und Zweitwohnsitz in westlichen Industrieländern wie Deutschland an Bedeutung gewonnen. Die wenigen Studien über diese Art multilokaler Lebensführung beziehen sich nahezu vollständig auf Pendler/innen („Shuttles“) in Paar- bzw. Familienhaushalten. Der Artikel verfolgt das Ziel, erstens, Merkmale und Entstehungskontexte von berufsbedingten multilokalen Haushaltsorganisationen im Allgemeinen zu untersuchen und damit einen Beitrag zur aktuellen Diskussion über die Ausprägungen und Ursachen dieses gegenwärtig bedeutenden Phänomens zu leisten. Zweitens wird die multilokale Lebensform mit „traditionellen“ Fernwandernden verglichen, um Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wer und unter welchen Umständen das berufliche Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen einem Umzug mit dem gesamten Haushalt vorzieht. Der Beitrag bezieht sich auf Daten einer Primärerhebung, in der eine Zufallsstichprobe von Personen aus dem Einwohnermelderegister von vier deutschen Metropolen gezogen wurde. Die Grundgesamtheit ist auf Individuen mit spezifischen Merkmalen (Zuwandernde zwischen 25 bis 59 Jahren) begrenzt. Die Ergebnisse der standardisierten postalischen Befragung wurden durch qualitative Telefoninterviews mit ausgewählten Shuttles vertieft. Die Ergebnisse zeigen, dass es sich bei Shuttles um eine heterogene Gruppe handelt. Das Leben in einer Partnerschaft und die damit verbundenen sozialen Bindungen spielen für multilokale Haushaltsorganisationen eine entscheidende Rolle. Unter den männlichen Pendlern kann eine Gruppe junger, lediger und meist kinderloser Männer und eine Gruppe älterer, verheirateter Pendler mit Kindern im Haushalt identifiziert werden. Die große Mehrheit der weiblichen Shuttles lebt dagegen kinderlos. Weil Männer auch in einer Lebensgemeinschaft mit Kind zwischen zwei Wohnsitzen pendeln, haben sie signifikant öfter als Frauen einen berufsbedingten Zweitwohnsitz. Spätmoderne Ausprägungen beruflich bedingter multilokaler Lebensmuster sind doppelerwerbstätige Haushalte für männliche Pendler und hohe berufliche Stellungen für Pendlerinnen. Das Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen ist einerseits mit dem Berufseinstieg eng verbunden und spielt andererseits auch in einer späteren Berufsphase für eine zum Teil länger an-

dauernde Periode eine bedeutende Rolle. Es ist anzunehmen, dass die Bedeutungszunahme befristeter Beschäftigung zu einem Anstieg multilokaler Lebensformen in der Spätmoderne führt.

Schlagwörter: Zweitwohnsitz · Shuttles · zirkuläre Migration · berufsbedingte räumliche Mobilität · Fernwanderungen · multivariate Vergleichsgruppenanalysen

1 Einleitung

In den vergangenen Jahren haben hochentwickelte Volkswirtschaften tiefgreifende soziale und ökonomische Veränderungsprozesse durchlaufen, die durch die Transformation von einer Industriegesellschaft zu einer Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft hervorgerufen wurden. Als wesentliche arbeitsmarktbezogene Trends sind der Bedeutungsverlust von lückenlosen Vollzeitbeschäftigungskarrieren, die Flexibilisierung von Arbeitszeiten und Arbeitsverträgen sowie die Reorganisation der Erwerbsarbeit durch projektorientierte Arbeit zu nennen. Neben diesen Veränderungen in der Arbeitswelt, die zu einer generellen Zunahme der Beschäftigungsunsicherheit beigetragen haben, sind dramatische demografische und soziale Veränderungen zu beobachten, wie sinkende Geburtenzahlen, eine steigende Anzahl von Ein- und Zweipersonenhaushalten, eine sinkende Bedeutung des männlichen Familienernährermodells (im Falle Westdeutschlands und anderer westlicher Industrieländer) und damit in Zusammenhang stehend eine steigende Frauenerwerbstätigkeit. Infolgedessen haben sich in westlichen Industrieländern das Arbeits- und das Sozialleben grundlegend verändert. Diese Veränderungsprozesse werden in der aktuellen Literatur – unter anderem – unter dem Begriff der Spätmoderne gefasst.

Unter den Bedingungen einer fortschreitenden gesellschaftlichen Modernisierung und Flexibilisierung des Arbeitsmarktes haben einige Individualisierungstheoretiker einen rapiden Anstieg räumlicher Mobilität und die Entwicklung zu einer „mobilen Single-Gesellschaft“ mit „hypermobilen multinationalen tätigen Wissensarbeitern“ postuliert (Sennett 2000, Beck 1986, Peck 1996, Bonß et al. 2004). Mit dem stetigen Anstieg der Frauenerwerbstätigkeit in den alten Bundesländern und anderen westlichen Industrieländern ist jedoch eine steigende Anzahl doppelerwerbstätiger Haushalte verbunden (Blossfeld/Drobnič 2001), was einer steigenden Migrationsrate von Paar- und Familienhaushalten (im Folgenden auch Lebensgemeinschaften) entgegensteht (Van Ommeren et al. 1998, Wagner 1989, Kalter 1998, Jürges 2006). In Anbetracht dieser Erkenntnisse der Migrationsforschung ist es nicht überraschend, dass der Umfang interregionaler Wanderungen in Deutschland – gemessen an den Wanderungsbewegungen zwischen den Bundesländern – auf einem geringen und leicht sinkendem Niveau liegt: Im Jahr 2000 betrug der Anteil Wanderungen zwischen den Bundesländern an der Gesamtbevölkerung 1,5 % im Vergleich zu 1,3 % in 2007 (Statistisches Bundesamt 2002, 2009).

Wie aktuelle Studien über berufsbedingte räumliche Mobilität zeigen, resultiert diese Ambivalenz zwischen spätmodernen Mobilitätstheorien und empirischen Evidenzen über das Wanderungsverhalten aus einer Vielfalt gegenwärtiger räumlicher Mobilität, die von amtlichen Wanderungsstatistiken nicht ausreichend erfasst wird (*Schneider et al. 2002, Schneider/Meil 2008, Reuschke 2010*). So dokumentiert die Pendlerstatistik des deutschen Mikrozensus einen deutlichen Anstieg berufsbedingten Pendelns zwischen zwei Wohnsitzen: 2004 wurden für die Bundesrepublik 357.000 Personen mit einem beruflich genutzten Zweitwohnsitz erfasst (Auszubildende, Volontäre, Praktikanten eingeschlossen). Dies entspricht einem Anstieg um 12 % gegenüber 1996 (*Statistisches Bundesamt 2005: 61*). Dieser zirkulären Form berufsbedingter räumlicher Mobilität wurde in den vergangenen Jahren viel öffentliche Aufmerksamkeit zuteil (siehe z.B. *Clorius 2006* und *Fröhlich/Detering 2010* in der deutschen Wochenzeitung *Die Zeit*). Zirkuläre Migration wird auch im Kontext raumwissenschaftlicher Studien in Entwicklungsländern diskutiert, in denen andere Kontextbedingungen und Muster multilokaler Haushaltsorganisationen vorherrschen als in westlichen Industrieländern. Dieser Beitrag bezieht sich ausschließlich auf berufsbedingte multilokale Haushaltorganisationen in westlichen Industrieländern, d.h. spätmodernen Gesellschaften, am Beispiel Deutschlands.

Die wenigen bislang vorliegenden empirischen Studien über berufsbedingtes Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen beziehen sich fast ausschließlich auf Pendler in einem Paar- oder Familienhaushalt („commuting partnerships“). Dies hängt mit der Annahme zusammen, dass multilokale Haushaltsorganisationen vor allen Dingen für Lebensgemeinschaften aufgrund ihrer komplexen Mobilitätsentscheidungen eine Alternative zur Migration (mit allen Haushaltsmitgliedern) darstellen (*Van der Klis 2008, Van der Klis/Mulder 2008, Green et al. 1999*). Darüber hinaus basieren aktuelle empirische Arbeiten hauptsächlich auf qualitativen Forschungsdesigns und kleinen (nicht zufällig gezogenen) Stichproben, so dass nur Aussagen für Einzelfälle und spezifische Paarkonstellationen (z.B. Akademikerpaare, Doppelkarrierepaare) abgeleitet werden können. Alles in allem liegen bislang nur wenige Informationen darüber vor, wer generell berufsbedingte Zweitwohnsitze unterhält und inwiefern diese Form der zirkulären Migration für Erwerbstätige relevant ist, die nicht in einer Lebensgemeinschaft leben.

Bisherige Studien, die Shuttles in Lebensgemeinschaften („commuting partnerships“) mit Fernwandernden, die interregional mit dem gesamten Haushalt umgezogen sind, und/oder räumlich immobilen Personen vergleichen, ermöglichen Einblicke in gegenwärtige Migrationsentscheidungen von spezifischen Haushaltstypen (*Schneider/Meil 2008, Schneider et al. 2002*). Empirische Forschung, die in einem breiteren Kontext untersucht, wann sich Personen und Haushalte für multilokale Haushaltsorganisationen mit beruflichem Zweitwohnsitz („Shutteln“), Migration oder räumliche Immobilität entscheiden, würde die Hintergründe aktueller berufsbedingter räumlicher Mobilitätsmuster tiefergehender durchleuchten und zu einem besseren Verständnis der Kontextbedingungen des Migrationsverhaltens von Personen in unterschiedlichen Lebensformen und Haushaltskonstellationen beitragen. Hierzu versucht die vorliegende Arbeit einen Beitrag zu leisten. Mit dem Schwerpunkt auf den Einflussfaktoren für und den kontextspezifischen Umständen von

berufsbedingten multilokalen Haushaltsorganisationen werden Personen, die zwischen einem Hauptwohnsitz und einem berufsbedingtem Zweitwohnsitz pendeln („Shuttles“), mit Fernwandernden, die mit dem gesamten Haushalt überregional umgezogen sind, verglichen. Die zentralen Fragestellungen lauten: Welche soziostrukturellen Merkmale sind charakteristisch für Shuttles? Was unterscheidet Shuttles von Fernwandernden? Welche persönlichen Motive und Kontextbedingungen sind für die zirkuläre Migrationsform ausschlaggebend? Handelt es sich bei dem multilokalen Lebensmuster um eine kurze Episode oder eine dauerhafte Lebensform? Anstatt sich auf spezifische Typen berufsbedingter residentieller Multilokalität zu beschränken (wie Pendler in Lebensgemeinschaften mit und ohne Kind in vorliegenden empirischen Arbeiten), werden in dieser Arbeit die wesentlichen Merkmale von und Determinanten für multilokale Haushaltsorganisationen im Allgemeinen untersucht. Dadurch kann die Bedeutung von Partnerschaft und Familie für das Pendeln ermittelt werden.

Das nachfolgende Kapitel vertieft bisherige empirische Befunde und theoretische Erklärungsansätze der Migrationsforschung. Auf dieser Basis werden forschungsleitende Thesen formuliert. Nach der Beschreibung des Stichprobendesigns und methodologischen Vorbemerkungen (Kapitel 3) werden empirische Ergebnisse in Kapitel 4 präsentiert. Abschließend werden die Ergebnisse zusammengefasst und Perspektiven für zukünftige Forschung aufgezeigt.

2 Forschungsstand, Theorie und Hypothesen

Das beruflich bedingte Pendeln zwischen einem Haupt- und Zweitwohnsitz hat erst in den vergangenen Jahren eine erhöhte Aufmerksamkeit in den Sozialwissenschaften erfahren; allerdings ist diese multilokale Lebensweise keineswegs ein neuartiges Phänomen spätmoderner Gesellschaften (vgl. *Limmer/Schneider* 2008: 13-15). In der Geografie ist das wöchentliche Pendeln von gering qualifizierten Arbeitern in der Bauindustrie seit den 1960er Jahren wiederholt Forschungsgegenstand von regional-ökonomischen Studien in ländlichen, strukturschwachen Regionen gewesen (*Lutz/Kreuz* 1968, *Breyer* 1970, *Junker* 1992, *Hackl* 1992). Diese Fallstudien verdeutlichen, dass das Alltagsleben der Pendler zwar von den kollektiven Lebensmustern industrieller Gesellschaften abweicht (*Wood* 2008), dass aber angesichts geringer Berufsqualifikationen und traditioneller Geschlechterrollen (männliches Familienernährermodell) die multilokale Lebensweise eng mit der Ersten Moderne und der fordistischen Ära verbunden ist. Die moderne Ausprägung des Wochenendpendelns aus ländlichen Gemeinden in Arbeitsmarktzentren wie München oder Wien geht in den Fallstudien von *Junker* (1992), *Hackl* (1992) und *Vielhaber* (1987) in Ostbayern und Österreich einher mit einer starken emotionalen Ortsbindung und selbstgenutztem Wohneigentum.

Eine aktuellere familiensoziologische Forschungsrichtung untersucht berufsbedingte multilokale Haushaltsorganisationen im Kontext des sozialen Wandels und stellt die Bildung einer „new choreography of working and family lives“ infolge veränderter Geschlechterrollen und der steigenden Anzahl von erwerbstätigen Frauen

im Allgemeinen und von Frauen in hoch qualifizierten Positionen im Besonderen heraus (Green *et al.* 1999: 50). Hierbei liegt der Schwerpunkt auf Partnerschaften und Familien und insbesondere auf Doppelkarrierepaaren, in denen beide Partner in hoch qualifizierten Positionen arbeiten und eigene berufliche Karrierepläne verfolgen (Gross 1980, Gerstel/Gross 1984, Winfield 1985, Bunker *et al.* 1992, Anderson/Spruill 1993, Green 1995). Nach Gross (1980) können zwei Typen multilokaler Haushalte für Doppelkarrierepaare unterschieden werden: Zum einen handelt es sich um junge und zumeist kinderlose Paare, in denen beide Partner wegen erster Karriereschritte und der Etablierung am Anfang der Berufslaufbahn eine multilokale Haushaltsorganisation führen („adjusting type“). Zum anderen leben ältere Paare, die seit vielen Jahren zusammenleben und deren Kinder meistens aus dem elterlichen Haushalt ausgezogen sind, aus beruflichen Gründen multilokal („established type“). Mindestens einer der Partner – in der Regel der Ehemann/männliche Partner – ist beruflich etabliert. Die Mobilitätsentscheidung geht meistens von der Partnerin aus, die nach der Phase der Kindererziehung ihre Berufskarriere fortsetzen möchte. Folglich kommen bisherige Studien über Doppelkarrierepaare zu dem Schluss, dass hauptsächlich das berufliche Fortkommen beider Partner – und nicht strukturelle Zwänge wie Arbeitslosigkeit und betriebliche Standortverlagerungen – zu multilokalen Lebensformen führt (Hardill 2002). Diese Befunde sind jedoch sehr wahrscheinlich vom Forschungsdesign der jeweiligen Studien abhängig, da nur solche Paare untersucht worden sind, in denen beide Partner in hohen beruflichen Positionen arbeiten (vgl. Van der Klis/Mulder 2008: 3). Im Gegensatz dazu verweisen einige Studien in Frankreich und Deutschland, die sich nicht auf Doppelkarrierepaare konzentrieren, auf die Bedeutung von strukturellen Zwängen für multilokale Haushaltsorganisationen von zusammenlebenden Paaren und Familien (Bonnet *et al.* 2006, Schneider *et al.* 2002).

Der quantitativen Bedeutung von Studien zu Doppelkarrierepaaren entsprechend, sind Personen mit beruflichem Zweitwohnsitz in fast allen Samples eine soziale Gruppe mit hohen beruflichen Stellungen. Allerdings sind auch die Samples empirische Studien über multilokale Haushaltsorganisationen, die nicht auf Doppelkarrierepaare beschränkt sind (Schneider *et al.* 2002, Green *et al.* 1999), durch eine Überrepräsentation von hoch qualifizierten Erwerbstätigen unter Shuttles gekennzeichnet. Dieses Ergebnis entspricht empirischen Befunden über interregionale Wanderungsbewegungen. Migrationsstudien belegen, dass der Ausbildungsstatus ein bedeutsamer Einflussfaktor für Wanderungen ist und dass hoch qualifiziert ausgebildete Personen eine höhere Neigung zu überregionalen Umzügen haben als Personen mit einer geringeren beruflichen Qualifikation (Wagner 1989, Jürges 1998b). Informationen über die berufliche Position der Partner lassen sich aus den vorliegenden Studien, die nicht auf Doppelkarrierepaare beschränkt sind, allerdings nicht gewinnen.

Angesichts der Priorität, die fast alle aktuellen Untersuchungen zu berufsbedingtem Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen partnerschaftlichen und familiären Fragestellungen einräumen (z.B. Weiske *et al.* 2009, Schneider/Limmer 2008, Van der Klis 2008, Van der Klis/Mulder 2008, Green *et al.* 1999; die Studie von Gräbe/Ott 2003 ist eine Ausnahme), ist anzunehmen, dass das partnerschaftliche Zusammenleben

in einem Haushalt (Lebensgemeinschaften) ein wesentliches Kennzeichen dieser multilokalen Lebensform ist. Der stets hohe Anteil von verheirateten Personen und Haushalten mit Kindern deutet überdies auf die Relevanz von ehelichen Lebensgemeinschaften mit Kindern unter Shuttles hin. Diese Annahme wird durch den hohen Anteil von Befragten zwischen Anfang 40 und Ende 50 Jahren in den Samples gestützt (*Schneider et al.* 2002, *Green et al.* 1999).

Das gegenwärtige Forschungsinteresse an berufsbedingten multilokalen Lebensmustern von zusammenlebenden Paaren kann mithilfe der mikroökonomischen Migrationstheorie erklärt werden. Demzufolge zieht ein Haushalt dann um, wenn die Vorteile eines Umzugs die Summe der Kosten übersteigen. Mehrere Migrationsstudien zeigen, dass Migrationskosten nicht nur von materiellen Kosten wie Umzugskosten oder einem höheren Mietzins bzw. höheren Kosten für den Eigentumserwerb in der Zielgegend verursacht werden, sondern auch durch immaterielle Kosten, wie z.B. den Verlust von sozialen Beziehungen, Wohneigentum und ortsgebundenem Kapital (*Sjaastad* 1962: 84-85, *DaVanzo* 1981: 47). Die Kosten-Nutzen-Rechnung scheint für Einpersonenhaushalte eindeutig zu sein. Für Haushalte mit zwei oder mehr Personen ergibt sich ein komplexeres Kalkül, da Vorteile und Kosten aller Haushaltsmitglieder betrachtet werden müssen (*Mincer* 1978). Die Befunde verschiedener Studien zeigen, dass es die Ortsgebundenheit von Kindern ist, die Umzüge von Familienhaushalten entscheidend hemmt (z.B. *Mulder/Hooimeijer* 1999, *Mulder* 1993, *Wagner* 1989).

Die ungleiche Verteilung der Umzugskosten und -nutzen auf die Haushaltsmitglieder verursacht das Phänomen des „tied partners“ in Paar- und Familienhaushalten. Damit sind zum einen Partner gemeint, die trotz überwiegender Vorteile, die sie persönlich durch den Umzug erfahren würden, nicht umziehen („tied stayer“). Zum anderen gibt es Partner, die umziehen, weil der Nettogewinn des Umzugs für den gesamten Haushalt größer oder gleich Null ist, obwohl für sie auf der individuellen Ebene Verluste durch den Umzug entstehen („tied mover“). Die meisten empirischen Forschungen belegen, dass es sich bei den „tied“-Partnern häufiger um Frauen als um Männer handelt (u.a. *Bielby/Bielby* 1992, *Büchel* 2000, *Smits* 2001). Nach geschlechterrollentheoretischen Ansätzen lässt sich das geschlechtsspezifische „tied“-Partner-Phänomen nicht allein durch ökonomische Faktoren (höheres Einkommen des männlichen Partners) erklären, sondern nur unter der Berücksichtigung von asymmetrischen geschlechtsspezifischen Entscheidungsstrukturen in Haushalten (*Bielby/Bielby* 1992, *Jürges* 1998b). Erste empirische Belege für die Veränderung geschlechtstypischer Migrationsrollen in spätmodernen Gesellschaften wurden von *Smits, Mulder* und *Hooimeijer* (2003) für die Niederlande vorgelegt. Nach Mincers mikroökonomischem Modell der Familienmigration trennen sich Paare (bzw. Haushalte), wenn die individuellen Vorteile für beide Partner größer sind als der Verbleib am gemeinsamen Wohnsitz.

Auf der Basis der theoretischen Überlegungen zur Familienmigration und zu Geschlechterrollen ist anzunehmen, dass der Anstieg multilokaler Haushaltsorganisationen in spätmodernen Gesellschaften mit der sinkenden Bereitschaft von Frauen zusammenhängt, die Rolle des „tied“-Partners zu übernehmen. Nach dieser Lesart sind multilokale Haushaltsorganisationen folglich eine Alternative zu Migration und

räumlicher Immobilität für Paar- bzw. Familienhaushalte mit unausgeglichene Kosten-Nutzen-Kalkulationen auf der individuellen Ebene.

Trotz gesellschaftlicher Modernisierung ist das berufsbedingte Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen eine eher von Männern dominierte Erscheinungsform spätmoderner Gesellschaften, wie der Mikrozensus für Deutschland zeigt (*Statistisches Bundesamt* 2005) und Studien für Großbritannien, Frankreich und Süd-Korea nahelegen (*Hogarth/Daniel* 1988, *Green et al.* 1999, *Bonnet et al.* 2006, *Bertaux-Wiame* 2006, *Vignal* 2006, *Song-Chul* 2001). Als Gründe hierfür führen die oben genannten französischen Studien mit dem Fokus auf multilokalen Haushaltsorganisationen von Paar- und Familienhaushalten den „contrat social du couple“ und „la limitation des engagements professionnels féminins dès lors qu’il y a d’enfants“¹ an (*Bertaux-Wiame/Tripier* 2006).

Die theoretischen Überlegungen und bisherigen empirischen Befunde über residentielle Multilokalität führen in der Zusammenschau zu der Annahme, dass Frauen und Männer heute weniger aufgrund von hohen Migrationskosten pendeln, die durch den Besitz von Wohneigentum entstehen, sondern dass die Komplexität lokaler Bindungen in doppelerwerbstätigen Haushalten und Doppelkarrierehaushalten eine bedeutsame Triebfeder für das Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen ist. Deshalb ist zu erwarten, dass Shuttles sich durch hoch qualifizierte berufliche Tätigkeiten auszeichnen, genauso wie ihre (weiblichen) Partner.

3 Stichprobendesign und methodologisch-analytische Anmerkungen

Um die Merkmale von berufsbedingten multilokalen Haushaltsorganisationen zu untersuchen, wurde eine Zufallsstichprobe von Personen mit einem Zweitwohnsitz aus dem Einwohnermelderegister gezogen. Da das Meldewesen in Deutschland dezentral organisiert ist und die Meldedaten in der Regel von den kommunalen Meldeämtern gesammelt werden, musste eine Auswahl von Untersuchungsgebieten vorgenommen werden. Das Melderegister gibt allerdings keine Informationen darüber, warum ein Zweitwohnsitz anmeldet wird. Da dem Mikrozensus 2004 zufolge die Anzahl der beruflich genutzten Zweitwohnsitze in den Bundesländern Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen am größten ist (*Statistisches Bundesamt* 2005: 61), wurden die Landeshauptstädte München, Stuttgart und Düsseldorf als Untersuchungsgebiete ausgewählt. Berlin wurde als weiteres Untersuchungsgebiet ausgewählt, da aufgrund der vorhandenen Daten über Pendlerverflechtungen mit nichtangrenzenden Bundesländern (*Behnen/Ott* 2006, *Bogai et al.* 2006) sowie der Verlegung der Regierungs- und Verwaltungsinstitutionen in die Hauptstadt von einer gewissen Bedeutung von beruflichen Zweitwohnsitzen auszugehen war.

Als Grundgesamtheit wurden alle Personen definiert, die zum Zeitpunkt der Stichprobenziehung zwischen 25 und 59 Jahren alt waren und innerhalb der ver-

¹ „Sozialer Vertrag der Paare“ und „die Einschränkung der beruflichen Tätigkeit von Frauen sobald sie Kinder haben“ [D.R.].

gangenen fünf Jahre in die Untersuchungsgebiete gezogen sind. Da nur zugezogene Personen in der Stichprobe erfasst wurden, ist ein Vergleich von Shuttles und räumlich immobilen Personen auf Basis dieser Datenerhebung nicht möglich. Im Hinblick auf das Forschungsdesign, das sich auf Vergleichsgruppenanalysen von unterschiedlichen mobilen Lebensformen konzentriert, und um zu gewährleisten, dass ausreichend viele Adressen von Zuwandernden mit Zweitwohnsitz gezogen werden, wurden zwei Teilstichproben mit im Voraus definiertem Stichprobenumfang gezogen: eine von Zuwanderern mit registriertem Zweitwohnsitz in den Untersuchungsgebieten und eine zweite von Zuwanderern, die dort ihren Hauptwohnsitz gemeldet haben (800 bzw. 1.200 jeweils in München und Düsseldorf). In Stuttgart war es nicht möglich, die Zuwanderer nach Haupt- und Zweitwohnsitzen zu unterscheiden, so dass hier eine Zufallsstichprobe von 4.000 Personen gezogen wurde, die sich aus Zuwanderern mit Haupt- und Zweitwohnsitz zusammensetzt. Darüber hinaus hatten zum Zeitpunkt der Stichprobenziehung nur 68 Zuwanderer in Berlin einen Zweitwohnsitz angemeldet. Dies liegt wahrscheinlich an der kommunalen Zweitwohnungssteuer, die in den wohlhabenderen Städten Düsseldorf und Stuttgart nicht erhoben wird und in München erst Anfang 2006 eingeführt wurde. Insgesamt wurden rund 10.500 Personen befragt; davon 1.700 an ihrem Zweitwohnsitz.

Die Daten wurden mithilfe eines standardisierten Fragebogens erhoben, der per Post im ersten Quartal 2006 an die Befragten verschickt wurde. Insgesamt wurden 2.007 Fragebögen ausgewertet (Rücklaufquote = 21,5 Prozent), davon stammt ein Viertel von Befragten mit Zweitwohnsitz ($n = 483$). Von diesen konnten wiederum etwa die Hälfte ($n = 226$) als Pendler identifiziert werden, die berufsbedingt zwischen zwei Wohnsitzen pendeln („Shuttles“). Im Frühling 2009 wurden mit 20 Shuttles des postalischen Samples vertiefende leitfadengestützte Telefoninterviews geführt. Von diesen Befragten pendelten zum Zeitpunkt der zweiten Erhebung elf noch immer zwischen zwei Wohnsitzen; davon hatten drei ihren Haupt- oder Zweitwohnsitz in eine andere Stadt verlegt. Insgesamt haben sieben Befragte multiple Erfahrungen mit beruflich motivierten multilokalen Haushaltsorganisationen. In diesen Fällen können Veränderungen in Bezug auf die subjektive Bewertung und alltägliche Praktiken einer multilokalen Lebensführung untersucht werden.

Die Hälfte der Befragten, die im postalischen Sample einen Zweitwohnsitz angegeben haben, nutzt die Zweitwohnung nicht aus beruflichen Gründen. Die größte Gruppe dieser Befragten studiert oder ist in Ausbildung und ist mit dem Haupt- oder Zweitwohnsitz weiterhin bei den Eltern gemeldet. Andere sind für den Berufseinstieg in die jeweilige Metropole gezogen und behalten den Wohnsitz bei den Eltern aus familiärer Verbundenheit bei. Für eine kleine Gruppe existiert die multilokale Haushaltsorganisation nur „pro forma“ wegen Steuerersparnissen (Kfz-Steuer) oder um nach mehrfachem Umziehen eine dauerhafte Adresse bei den Eltern aufrechtzuerhalten. Alle diese Befragten, die keinen berufsbedingten Zweitwohnsitz unterhalten, sind nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung.

Zusätzlich zu Personen mit einem beruflichen/nicht beruflichen Zweitwohnsitz umfasst die Stichprobe weitere mobile Lebensformen: Personen, die mit dem gesamten Haushalt über große Distanzen (Wanderung bzw. Migration) oder kleinräumige Entfernungen (residentielle Mobilität) in die Untersuchungsgebiete gezogen

sind. Davon leben einige mit dem Partner/der Partnerin in getrennten Haushalten (d.h. ohne einen gemeinsamen Haushalt) in kleinräumiger Entfernung oder in größerer Distanz. In der Literatur wird diese Form multilokaler Lebensführung, in der Paare zwischen zwei getrennten Haushalten pendeln, in der Regel als „Living apart together“ (LAT) bezeichnet. LAT-Partnerschaften sind eine weitere multilokale Lebensform, die in den vergangenen Jahren in den Sozialwissenschaften viel Aufmerksamkeit erfahren hat (vgl. u.a. *Levin 2004, Schneider et al. 2002, Reuschke 2010*). Wie im Folgenden gezeigt wird, kann empirisch keine eindeutige Abgrenzung zwischen Shuttles und LATs (einschließlich solcher LATs, die zum Partner/zur Partnerin über große Distanzen pendeln) vorgenommen werden. Des Weiteren sind die vorliegenden Teilstichproben von Shuttles und LATs über große Distanzen zu klein, um eine Vergleichsgruppenanalyse vorzunehmen.

Um zu untersuchen, für wen das Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen eine Alternative zur Migration ist und für wen nicht, wurde eine Vergleichsgruppe von Personen ausgewählt, die aus einer größeren Entfernung von mindestens 50 km in das Untersuchungsgebiet gezogen sind und die keinen Zweitwohnsitz unterhalten. Es wurden ausschließlich erwerbstätige Personen für die Vergleichsgruppe ausgewählt, da Befragte mit einem berufsbedingtem Zweitwohnsitz *per se* erwerbstätig sind. Die Vergleichsgruppe („Fernwandernde“) umfasst 837 Befragte. In der einschlägigen Migrationsliteratur wird ein Minimum von 50 km (bzw. 60 Minuten) für die Unterscheidung von residentieller Mobilität und Fernwanderungen (interregionalen Wanderungen) und damit eher beruflich motivierten Umzügen herangezogen (*Jürges 1998a, Wagner 1989, Schneider/Meil 2008*). Dementsprechend sind im vorliegenden Sample Befragte, die mit dem gesamten Haushalt aus dem Umland in die jeweiligen Metropolen gezogen sind, hauptsächlich aus persönlichen/familiären Gründen zugezogen, wohingegen zwei Drittel der erwerbstätigen Fernwandernden berufliche Gründe für den Zuzug angegeben haben. Frauen sind öfter „tied movers“ (siehe Kapitel 2) und haben daher signifikant häufiger als Männer familiäre und persönliche Gründe für ihren Fernumzug in das jeweilige Untersuchungsgebiet angegeben (obwohl sie durch den Umzug möglicherweise auch den Arbeitsplatz gewechselt haben). Deshalb wurde die Vergleichsgruppe nicht auf diejenigen erwerbstätigen Fernwandernden beschränkt, die eigene berufliche Gründe als Hauptmotiv für den Umzug angegeben haben.

Angesichts des vergleichenden Forschungsdesigns sind die nachfolgenden empirischen Befunde über Shuttles zu einem gewissen Grad relational. Nichtsdestotrotz können nur mithilfe von Vergleichsgruppenanalysen Aussagen über spezifische Merkmalsausprägungen und Entstehungskontexte der multilokalen Lebensform des Shuttelns getroffen werden. Darüber hinaus sind folgende Konsequenzen des Stichprobendesigns für die Dateninterpretation zu berücksichtigen:

- Aufgrund der Stichprobenziehung über das Melderegister konnten nur diejenigen Personen befragt werden, die einen Wohnsitz in den Untersuchungsgebieten angemeldet haben. Personen, die in den Untersuchungsgebieten arbeiten, ohne einen Zweitwohnsitz angemeldet zu haben (z.B. während der Probezeit, bei Kurzeitentsendungen) werden nicht in der Stichprobe erfasst.

- Basierend auf der Annahme, dass sich beruflich genutzte Zweitwohnungen in Metropolen konzentrieren und beruflich motivierte Wanderungsbewegungen gleichfalls auf Kernstädte gerichtet sind, wurden nur Kernstädte in Metropolräumen als Untersuchungsgebiete ausgewählt. Dementsprechend wurden kleinere Städte sowie Umlandgemeinden der ausgewählten Metropolen nicht berücksichtigt. Shuttles mit einem Zweitwohnsitz in einer der ausgewählten Metropolen könnten sich in ihrer Sozialstruktur und in ihrem Pendelverhalten von Shuttles mit einem Zweitwohnsitz in anderen Stadt- und Gemeindetypen unterscheiden.
- Da nur Personen als Grundgesamtheit definiert wurden, die während der letzten fünf Jahre in die Untersuchungsgebiete gezogen sind, sind Personen, die seit sechs Jahren und länger in den jeweiligen Untersuchungsgebieten eine berufliche Zweitwohnung unterhalten, nicht in der Stichprobe enthalten. Diese Shuttles könnten besondere Merkmale aufweisen, die von der vorliegenden Studie nicht erfasst werden.
- Die Personen- und Haushaltsdaten beziehen sich auf den Zeitpunkt der postalischen Befragung. Diese können von dem Zeitpunkt des Zuzugs in die entsprechende Metropole (der bis zu fünf Jahre zurückliegen kann) abweichen. In der Befragung wurden keine Veränderungen der persönlichen bzw. familiären Situation zwischen den beiden Zeitpunkten erfasst. In Bezug auf die befragten Fernwandernden bedeutet das, dass sich alle Angaben auf Personen beziehen, die kürzlich aus größerer Entfernung in die Untersuchungsgebiete zugezogen sind.
- Personen mit einem niedrigen sozioökonomischen Status sind in postalischen Befragungen im Allgemeinen unterrepräsentiert. Daher könnte das Sozialprofil der untersuchten Gruppen zum Teil vom Forschungsdesign beeinflusst sein.

4 Empirische Ergebnisse

4.1 Merkmale von Shuttles

Sozio-demografische Merkmale von Shuttles und erwerbstätigen Fernwandernden sind in Tabelle 1 getrennt nach Geschlecht zusammengefasst. Inwiefern sich die Merkmale von Shuttles und Fernwandernden voneinander unterscheiden, zeigt Tabelle 2. Dafür wurden logistische Regressionen angewendet, in denen ausgewählte Parameter anhand gruppenspezifischer Modelle geschätzt wurden (Shuttles vs. erwerbstätige Fernwandernde). Um Geschlechterunterschiede wiederzugeben, wurden getrennte Regressionen für Männer und Frauen gerechnet (Modell 3 und 4). In der Regressionstabelle sind die Odds Ratios dargestellt, die den Faktor angeben, mit dem die Odds (Chancen) für die Zugehörigkeit zur Gruppe der Shuttles bei einem Anstieg der unabhängigen Variable um eine Einheit multipliziert werden müssen (z.B. die Variable „hoch qualifizierte Position“ ändert sich von nein = 0 zu ja = 1). Dementsprechend signalisieren Odds Ratios größer eins in Tabelle 2 eine größere Wahrscheinlichkeit und Odds Ratios kleiner eins eine geringere Wahrscheinlichkeit zur Gruppe der Shuttles zu gehören (*Menard* 2002: 56).

Tab. 1: Sozio-demografische Merkmale von Shuttles und erwerbstätigen Fernwandernden nach Geschlecht

	Shuttles		Fernwandernden	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen
Anteil Männer/Frauen	60,6 %	39,4 %	50,8 %	49,2 %
Alter (Mittelwert, Standardabweichung in Klammern)	38,6 (9,7)	34,5 (8,3)	35,6 (7,9)	34,3 (7,8)
Familienstand ¹				
Verheiratet	41,2 %	31,5 %	40,9 %	27,1 %
Ledig	52,2 %	65,2 %	52,3 %	61,3 %
Haushaltstyp ¹				
Paarhaushalt mit Kind	30,7 %	12,4 %	23,8 %	13,0 %
Paarhaushalt ohne Kind	35,8 %	42,7 %	36,8 %	42,8 %
Einpersonenhaushalt	31,4 %	43,8 %	38,0 %	37,7 %
Partnerschaftsstatus				
In einer festen Partnerschaft	82,5 %	77,5 %	74,4 %	72,3 %
Partnerschaft mit getrennten Haushalten (LAT-Partnerschaft)	16,0 %	22,5 %	14,1 %	16,5 %
Keine feste Partnerschaft	17,5 %	22,5 %	26,3 %	28,1 %
Kinder im Haushalt				
Keine Kinder	67,2 %	87,6 %	75,3 %	81,5 %
Jüngstes Kind < 6 Jahre	9,5 %	5,6 %	17,7 %	10,6 %
Jüngstes Kind ≥ 6 Jahre	23,4 %	6,7 %	7,0 %	7,9 %
Hoch-/Fachhochschulabschluss	71,1 %	79,5 %	72,3 %	68,0 %
Stellung im Beruf ²				
gering	4,7 %	5,6 %	10,0 %	10,7 %
qualifiziert	20,9 %	28,1 %	20,8 %	41,8 %
hoch	74,4 %	66,3 %	69,2 %	47,4 %
n	137	89	430	416

¹ Nicht alle Kategorien sind aufgeführt; die Summe ergibt deshalb nicht 100 %.

² Gering = Beamte im einfachen Dienst und Angestellte mit einfacher Tätigkeit (u.a. Verkäufer/in), Arbeiter/innen; qualifiziert = Beamte im mittleren und gehobenen Dienst, Angestellte mit qualifizierter Tätigkeit (z.B. Sachbearbeiter/in, Buchhalter/in); hoch qualifiziert = Beamte im höheren Dienst und Angestellte mit hoch qualifizierter Tätigkeit (z.B. wiss. Mitarbeiter/in, Abteilungsleiter/in, Ingenieur/in), Angestellte mit umfassenden Führungsaufgaben (z.B. Direktor/in, Geschäftsführer/in); Selbständige, Freiberufler/innen und Volontäre werden nach dem höchsten Ausbildungsabschluss den Kategorien zugeordnet.

Datenquelle: eigene Auswertung

Wie dem Gesamtmodell 1 in Tabelle 2 zu entnehmen ist, sind unter den befragten Shuttles signifikant mehr Männer als in der Gruppe der erwerbstätigen Fernwandernden. Dies entspricht der Überrepräsentation von männlichen Pendlern mit einer beruflich genutzten Zweitwohnung im Mikrozensus 2004 (vgl. Kapitel 2). Darüber hinaus sind männliche Shuttles mit einem Durchschnittsalter von 39 Jahren signifikant älter als weibliche Shuttles, deren Durchschnittsalter 35 Jahre beträgt. Ein Altersunterschied von Männern und Frauen trifft auf erwerbstätige Fernwandernde nicht zu (siehe Tab. 1). Multilokale Haushaltsorganisationen sind bei Frauen am häu-

figsten unter den jüngsten Geburtsjahrgängen zwischen 1980 und 1971 verbreitet. Männliche Shuttles sind häufiger in älteren Geburtsjahrgängen zwischen 1960 und 1951 anzutreffen. In Bezug auf ihr Durchschnittsalter unterscheiden sich Shuttles nicht von Fernwandernden, wenn weitere Einflussfaktoren konstant gehalten werden (siehe Tab. 2).

Insgesamt betrachtet ist das Leben in einer Partnerschaft im Gruppenvergleich kennzeichnend für Shuttles (Gesamtmodell 1 und 2 in Tab. 2). In den getrennten Regressionen für Frauen und Männer lässt sich zwar kein signifikanter Zusammenhang zwischen der mobilen Lebensform und dem Partnerschaftsstatus beobachten, dennoch weisen die Odds Ratios von Männern und Frauen mit einer berufsbedingten Zweitwohnung auf eine deutlich geringere Wahrscheinlichkeit hin, nicht in einer festen Partnerschaft zu leben. Diesem Befund zufolge ist die Fokussierung bisheriger

Tab. 2: Logistische Regressionen für sozialstrukturelle Merkmale von Shuttles (Gruppe 1) im Vergleich zu erwerbstätigen Fernwandernden (Gruppe 0), Odds ratios

	Alle Befragten		Männer	Frauen
	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4
Geschlecht (Frauen)	0,737*	0,869		
Alter (Jahre)	1,010	1,007	1,007	1,009
Partnerschaftsstatus (Ref.: Partner/in, getrennter Haushalt)				
Partner/in, gemeinsamer Haushalt	0,772	0,859	0,763	0,844
Kein/e Partner/in	0,537**	0,542**	0,566	0,536
Kinder im Haushalt (Ref.: kein Kind)				
Jüngstes Kind < 6 Jahre	0,309***	0,354***	0,383**	0,248**
Jüngstes Kind ≥ 6 Jahre	1,115	2,257**	2,089*	0,345*
Hoch qualifizierte berufliche Stellung (Ref.: geringe oder qualifizierte Position)	1,486**	1,434*	1,204	1,674*
Anzahl interregionaler Umzüge (innerhalb der letzten 10 Jahre)	1,071	1,070	0,980	1,173*
Pro-Kopf-Einkommen (stand.)	0,894	0,921	0,956	0,837
Wohneigentum (Ref.: Miete, Untermiete) ¹	9,640***	9,906***	8,645***	12,089***
Interaktionsterm (Geschlecht*jüngstes Kind ≥ 6 Jahre)		0,187***		
n	1021	1021	540	481
Modellgüte				
Chi-Quadrat (df)	189,68(10)	197,26(11)	111,60(9)	362,62(9)
-2 Log-Likelihood	848,016	840,437	472,746	362,623
Mc Faddens R ²	0,224	0,235	0,236	0,237

Signifikanzniveau: ***p≤0,01, **p≤0,05, *p≤0,1

¹ Wohnstatus von Shuttles bezieht sich auf Hauptwohnsitz.

Datenquelle: eigene Auswertung

ger Forschung in diesem Themenfeld auf Paar- und Familienhaushalte („commuting couples“) gerechtfertigt. Allerdings wird ebenfalls deutlich, dass es sich nicht nur um zusammenlebende Paare, sondern auch um Paare mit getrennten Haushalten handelt (LAT-Partnerschaften).

Immerhin lebt jeder sechste Mann und fast jede vierte Frau mit einer beruflich genutzten Zweitwohnung in einer LAT-Partnerschaft und damit in einer höchst komplexen Lebensform, was das räumliche Arrangement der Wohnsitze und die alltäglichen Lebenspraktiken betrifft. Dies gilt insbesondere für eine kleine Gruppe von elf Shuttles, die in einer LAT-Partnerschaft über große Distanzen (Fernbeziehung) leben und die somit über großräumige Entfernungen von mindestens 50 km zwischen allen drei Orten pendeln, d.h. ihren eigenen Haushalten und dem Wohnsitz des Partners/der Partnerin. Folglich erweist sich das berufsbedingte Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen als ein viel komplexeres Lebensmuster als bisherige Untersuchungen erwarten ließen.

Gründe für die erstaunlich hohe Anzahl von Shuttles in einer LAT-Partnerschaft können auf der Grundlage der standardisierten Befragung nicht eingehender untersucht werden. Dennoch legen die Ergebnisse der vertiefenden Interviews nahe, dass insbesondere junge Shuttles, die am Anfang ihrer Berufslaufbahn stehen, mit ihren Partnern lebensstilbedingt an ihrem Hauptwohnsitz in kleinräumiger Nähe in getrennten Haushalten leben (z.B. ein/beide Partner möchte/n im elterlichen Haushalt wohnen bleiben, die Partner kennen sich noch nicht lange genug). Für Fernbeziehungen sind hingegen befristete Arbeitsverträge bedeutsam, nach deren Auslaufen die Rückmigration zum Hauptwohnsitz geplant ist, so dass die komplexe Lebensführung nur von temporärer Dauer bzw. eine Übergangslösung ist, bis die Partner (wieder) eine Arbeitsstelle an demselben Ort / in derselben Region finden.

Weitere wesentliche Unterscheidungsmerkmale von Shuttles und Fernwandernden können an dem Vorhandensein von Kindern im Haushalt und dem Alter des jüngsten Kindes festgemacht werden. Fast ein Drittel der männlichen Shuttles lebt in einer Lebensgemeinschaft mit Kind. Im Gegensatz dazu leben Frauen, die berufsbedingt zwischen einer Haupt- und Zweitwohnung pendeln, selten mit Kindern zusammen. Nur jede Achte wohnt in einem Familienhaushalt und verglichen mit Fernwanderinnen leben weibliche Shuttles zudem häufiger in einem kinderlosen Haushalt. Im Gegensatz dazu ist bei Männern im konditionalen Logit-Modell die Chance/das Risiko, dass das jüngste Kind im Haushalt älter als sechs Jahre ist, für Shuttles doppelt so hoch wie für Fernwanderer. Zugleich ist das Vorhandensein von älteren Kindern im Haushalt im Vergleich zu erwerbstätigen Fernwandernden ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal von Frauen und Männern mit einer berufsbezogenen Zweitwohnung, wie anhand des Interaktionsterms in Tabelle 2 zu sehen ist.

Unter Berücksichtigung der stichprobenbedingten Verzerrungen (siehe Kapitel 3) zeigen die Ergebnisse, dass das berufsbezogene Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen eine männerdominierte Lebensform ist, weil Männer auch in Lebensgemeinschaften mit (älteren) Kindern pendeln. Die Befunde zahlreicher Migrationsstudien (vgl. Kapitel 2), denen zufolge von Kindern eine hemmende Wirkung auf das Wanderungsverhalten von Haushalten ausgeht, können daher nur zum Teil bestätigt

werden: Kinder (gleichgültig welchen Alters) verringern für Frauen die Wahrscheinlichkeit zum Shutteln; für Männer hingegen erhöht sich die Wahrscheinlichkeit zum Shutteln durch ältere (schulpflichtige) Kinder.

Nach dem Alter, Familienstand und Haushaltstyp können zwei Gruppen von Männern unterschieden werden, für die berufsbedingtes Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen eine Rolle spielt: Das sind einerseits junge, ledige und meistens kinderlose Männer und andererseits ältere, verheiratete Männer in einer Lebensgemeinschaft mit Kind. Für Frauen kann eine derartige Gruppenbildung nicht beobachtet werden. Verheiratete Shuttles in einer nachelterlichen Phase, die von *Gerstel* und *Gross* (1984) in den Vereinigten Staaten als ein spezieller Typus von Doppelkarrierepaaren untersucht wurden, sind in der vorliegenden Stichprobe weder bei Männern noch bei Frauen in einem nennenswerten Umfang vertreten. Das höhere Alter von Personen mit einer berufsbezogenen Zweitwohnung in bisherigen Studien ist vermutlich auf die Tatsache zurückzuführen, dass aufgrund der Beschränkung der Forschungsperspektive auf zusammenlebende Paare und Familien die Gruppe verheirateter und somit älterer Männer unter den Befragten überrepräsentiert gewesen ist.

Die große Mehrheit der Männer und Frauen mit einer berufsbezogenen Zweitwohnung verfügt über einen Hoch- oder Fachhochschulabschluss (Tab. 1). Diesbezüglich unterscheiden sich Shuttles nicht von den Fernwandernden, bei denen – wie erwartet – ebenfalls hohe berufliche Qualifikationen überwiegen. Im Vergleich zum Bevölkerungsquerschnitt sind daher beide Gruppen in Bezug auf ihr Sozialprofil höchst selektiv. Shuttles arbeiten mehrheitlich auch in hohen beruflichen Positionen. Ein Viertel der Männer und jede dritte Frau haben eine geringer qualifizierte Stellung. In Bezug auf die berufliche Stellung bestehen keine Geschlechterunterschiede in der Gruppe der Shuttles, wohingegen die Vergleichsgruppe der Fernwandernden das wohlbekannte Muster der geschlechtsspezifischen vertikalen Segregation des Arbeitsmarktes aufzeigt (vgl. u.a. *Fassmann/Meusbürger* 1997: 200-212, *Albrecht* 2005, *Wimbauer* 1999): Männliche Fernwanderer arbeiten bei gleichem Ausbildungsstatus in höher qualifizierten Stellungen als Fernwanderinnen. Dementsprechend ist im konditionalen Logit-Modell die Wahrscheinlichkeit einer hoch qualifizierten Erwerbstätigkeit für weibliche Shuttles gegenüber Fernwanderinnen um das 1,7-fache höher. Die Stabilität dieses gruppenspezifischen Effekts bestätigt sich, wenn Determinanten einer hoch qualifizierten Erwerbstätigkeit von Fernwandernden und Shuttles zusammen untersucht werden (in Tab. 2 nicht dokumentiert). Folglich korreliert die multilokale Lebensform für Frauen mit hoch qualifizierten beruflichen Tätigkeiten. Für Männer wird deutlich, dass sowohl Shuttles als auch Fernwanderer überwiegend in höheren Positionen arbeiten und dass es sich bei männlichen Shuttles nicht um eine Gruppe mit einer (noch) höheren beruflichen Qualifikation handelt. Der höher qualifizierten Erwerbstätigkeit entsprechend, weisen weibliche Shuttles gegenüber Fernwanderinnen – gemessen anhand der Anzahl interregionaler Umzüge in den vergangenen zehn Jahren – auch tendenziell eine höhere überregionale Wanderungsmobilität auf.

4.2 Persönliche Motivlagen und Entstehungskontexte

Gefragt nach dem Hauptgrund für den berufsbedingten Zweitwohnsitz werden von den Befragten am häufigsten eigene berufliche Gründe genannt (siehe Tab. 3). Korrespondierend mit dem jüngeren Alter weiblicher Shuttles spielt der Berufseinstieg für die Einrichtung einer Zweitwohnung für Frauen eine größere Rolle als für Männer (in Tab. 3 nicht angegeben). Mehr als jede dritte Frau ist aufgrund des Berufseinstiegs in die Untersuchungsgebiete gezogen. Männliche Shuttles befinden sich angesichts der quantitativ bedeutsamen Gruppe älterer Pendler in einer Lebensgemeinschaft mit Kind weniger häufig als weibliche Shuttles am Beginn ihrer Berufskarriere und haben deshalb ihren Zweitwohnsitz in den jeweiligen Untersuchungsgebieten anteilig am häufigsten aufgrund eines Wechsels des Arbeitgebers (41 %) eingerichtet.

Insgesamt steht die Einrichtung einer Zweitwohnung nur vereinzelt in Zusammenhang mit dem Antritt einer neuen Arbeitsstelle nach Arbeitslosigkeit, der für zehn Prozent der Männer und neun Prozent der Frauen der Hauptbeweggrund für die Einrichtung einer Zweitwohnung in den Untersuchungsgebieten war. Wegen der Probezeit haben sechs Befragte eine Zweitwohnung eingerichtet. Dieser geringe Anteil ist sehr wahrscheinlich auf das Stichprobendesign zurückzuführen (siehe Kapitel 3), da vermutlich nur wenige Personen für die relativ kurze Dauer einer Probezeit (in der Regel 3-6 Monate) einen Zweitwohnsitz anmelden. Der Fragebogen enthält auch retrospektive Fragen über eine frühere berufsbezogene Zweitwohnung. Unter den Befragten, die im Laufe der vergangenen zehn Jahre schon einmal eine Zweitwohnung aus beruflichen Gründen hatten (n = 107), gab ein bemerkenswerter An-

Tab. 3: Hauptgrund für eine berufsbezogene Zweitwohnung nach Geschlecht und Haushaltstyp (gerundete Spaltenprozentage)

	Männliche Shuttles			Weibliche Shuttles		
	Alle	Paar-/ Familien- haushalt	Ein- personen- haushalt	Alle	Paar-/ Familien- haushalt	Ein- personen- haushalt
Eigene berufliche Gründe	46	46	45	57	47	67
Gründe des Partners/der Partnerin	28	35	*	19	35	-
Davon: berufliche Gründe des Partners/der Partnerin	21	27	*	11	20	-
Familiäre Gründe (Kind/Eltern)	13	13	14	10	*	13
Ortsverbundenheit/soziale Bindung	15	9	27	16	10	23
Andere Gründe (Wohneigentum etc.)	8	8	*	*	*	*
n	135	91	44	88	49	39

Es wurde nur nach dem Hauptgrund für die berufliche Zweitwohnung gefragt; Mehrfachangaben wurden in 17 Fällen übernommen.

* Die Anzahl ist vier und geringer und wird deshalb nicht ausgewiesen.

Datenquelle: eigene Auswertung

teil von einem Viertel die unsichere Phase beim Antritt einer neuen Stelle als Hauptgrund für das Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen an. Dies spricht für die Bedeutung einer multilokalen Haushaltsorganisation als Übergangslösung und „springboard for migration“ (Hunt 2006) im Fall eines Berufseinstiegs oder Arbeitgeberwechsels. Die Dauer der Lebensform wird in Kapitel 4.3 weiter ausgeführt.

Atypische Beschäftigung und Shutteln

Der Berufseinstieg geht bei weiblichen Shuttles häufig mit einem befristeten Beschäftigungsverhältnis einher. Insgesamt haben 26 % der weiblichen und 18 % der männlichen Shuttles einen befristeten Arbeitsvertrag. Unter Kontrolle des Alters haben Shuttles zwar nicht signifikant häufiger eine befristete Beschäftigung als erwerbstätige Fernwandernde, von denen gleichfalls 18 % der Männer und 20 % der Frauen einen befristeten Vertrag haben. Wird jedoch die Befristungsquote (von allen abhängig Beschäftigten) für Deutschland herangezogen, die 8,9 % im Jahr 2008 betrug (Grau 2010), weisen die Ergebnisse sehr deutlich darauf hin, dass sich die steigende Bedeutung befristeter Beschäftigung auf die räumlichen Mobilitätsmuster von Erwerbspersonen auswirkt. Die quantitative Bedeutung befristeter Beschäftigungsverhältnisse in den beiden Gruppen hängt grundlegend mit dem Alter und der beruflichen Qualifikation der Zugewanderten sowie mit Raumstrukturen zusammen: Überregional mobile Erwerbstätige sind insgesamt jünger als der Durchschnitt aller Erwerbstätigen in der Bevölkerung, der Anteil von jungen Hochqualifizierten ist in dem vorliegenden Sample hoch und der Dienstleistungssektor hat in den ausgewählten Metropolen einen überdurchschnittlichen Anteil (vgl. Grau 2010; Albrecht 2005).

Shuttles mit befristeten Arbeitsverträgen sind fast ausschließlich in hoch qualifizierten Positionen beschäftigt. Darüber hinaus sind befristete Beschäftigungsverhältnisse unter weiblichen Shuttles häufig mit einer Teilzeitbeschäftigung verbunden. Insgesamt pendelt jede Fünfte wegen (bzw. trotz) einer Teilzeitbeschäftigung zwischen zwei Wohnsitzen. Männliche Shuttles sind demgegenüber – genauso wie Fernwanderer – nur selten in Teilzeit beschäftigt, was der allgemeinen geschlechtsspezifischen Flexibilisierung der Arbeitszeiten in Deutschland entspricht (Holst/Schupp 2008: 123).

In Teilzeit beschäftigte weibliche Shuttles arbeiten vornehmlich in verschiedenen Positionen im Gesundheits- und Sozialwesen oder als Hochqualifizierte in Forschung und Wissenschaft. In ihrem Sozialprofil heben sie sich von den „typischen“ teilzeitbeschäftigten Frauen insofern ab, dass sie keine Berufsrückkehrerinnen sind und nicht in einer Partnerschaft mit Kindern leben (Sacher 1998, Albrecht 2006), sondern meistens allein stehend sind und sich am Anfang ihrer Berufskarriere befinden.

Die signifikante Anzahl hoch qualifizierter Shuttles in atypischen Beschäftigungsverhältnissen (befristete Verträge und/oder Teilzeitbeschäftigung) lässt vermuten, dass die Ambivalenz von sozialer Aufstiegsmobilität und unsicheren Arbeitsverhältnissen für die Entscheidung zu einer temporären multilokalen Haushaltsorganisation spricht. In einigen Branchen wie Forschung und Wissenschaft, Kunst und Kultur

und der Automobilindustrie ist zu beobachten, dass Befragte wiederholt mit befristeten Verträgen oder Kurzzeitentsendungen in verschiedenen Städte konfrontiert sind. Dabei werden der Hauptwohnsitz („der Ort, wo man leben möchte“) beibehalten und Umzugsketten zwischen wechselnden Arbeitsorten in Kauf genommen, solange die (materiellen und immateriellen) Kosten für das Pendeln gemessen an der Pendeldistanz/-zeit, den Reise- und Wohnkosten und der Aufenthaltsdauer am Hauptwohnsitz nicht zu hoch sind. Der Einfluss der Pendeldistanz auf Mobilitätsentscheidungen lässt sich insbesondere für Teilzeitarbeit unter Frauen erkennen: So pendeln teilzeitbeschäftigte Frauen zwischen den beiden Wohnsitzen über eine signifikant kürzere Distanz als vollzeitbeschäftigte Frauen (Medianentfernung 107 km vs. 283 km, $p \leq 0.05$). Daraus lässt sich schließen, dass Frauen bei einem Angebot einer Teilzeitstelle entweder einen Umzug mit dem gesamten Haushalt (Migration) oder räumliche Immobilität bevorzugen (d.h. sie lehnen das Angebot ab), wenn die Pendeldistanz als zu groß angesehen wird, was oft eine maximale Entfernung von 100-150 km bedeutet.

Partnerschaft und Familie

Wie in Tabelle 3 zu sehen ist, sind für gut ein Drittel der befragten Shuttles in einer Lebensgemeinschaft (mit oder ohne Kind) Motive des Partners/der Partnerin ausschlaggebend für die Entscheidung zu einem Zweitwohnsitz. Dabei spielt insbesondere die Erwerbstätigkeit der Partner eine wichtige Rolle. So nennt mehr als jeder vierte Mann und jede fünfte Frau in einer Lebensgemeinschaft (mit oder ohne Kind) berufliche Gründe des Partners/der Partnerin als Hauptgrund für die Einrichtung der Zweitwohnung. Diese Ergebnisse verdeutlichen die Modernisierung traditioneller geschlechtsspezifischer Migrationsrollen in Paar- und Familienhaushalten und verweisen darauf, dass in diesen Partnerschaften die multilokale Haushaltsorganisation gewählt wurde, um „tied partner“-Konflikte zu vermeiden, die im Falle von Migration oder räumlicher Immobilität eingetreten wären.

Nichtsdestotrotz wird diese mobile Lebensform in Lebensgemeinschaften nur solange bevorzugt, wie die (materiellen und immateriellen) Pendelkosten die Migrationskosten nicht übersteigen. Die Ergebnisse zeigen, dass insbesondere die Möglichkeit, den Aufenthalt am Hauptwohnsitz über das Wochenende hinaus bis zum Montagmorgen auszudehnen, eine wichtige Bedingung für die Bereitschaft zum Pendeln ist. Darüber hinaus legen die Befunde nahe, dass sich insbesondere Männer mit überdurchschnittlich langen Wochenarbeitszeiten mit steigender Pendeldistanz zwischen den Wohnsitzen eher für einen Umzug mit dem gesamten Haushalt und gegen die Einrichtung einer Zweitwohnung entscheiden, umso weniger Zeit sie am Familienwohnsitz verbringen können. So ist zum Beispiel ein Befragter, der als Führungskraft mehr als 50 Wochenstunden arbeitet, für vier Jahre wöchentlich vom Hauptsitz der Firma in München nach Stuttgart (ca. 220 km) gependelt. Die multilokale Haushaltssituation war für ihn und seine Familie aufgrund der überschaubaren Entfernung realisierbar, die er meistens nachts zurücklegte, um die Fahrtzeit zu reduzieren. Zusätzlich ermöglichten ihm flexible Terminvereinbarungen längere Aufenthalte im Familienhaushalt. Als er in die Niederlassung nach Düsseldorf ver-

setzt wurde und sich somit die Pendeldistanz auf 500 km vergrößerte, entschieden er und seine Frau, die als niedergelassene Ärztin tätig ist, den Hauptwohnsitz nach Düsseldorf zu verlegen. Räumliche Immobilität – d.h. das Ablehnen des Stellenangebots – war in diesem Fall keine Option, da sein Tätigkeitsbereich auf „Organisationskarrieren“ ausgerichtet ist (d.h. die Beförderung innerhalb des Unternehmens) und somit Karriereschritte präzise vorgegeben sind, die interregionale und internationale Versetzungen implizieren (für weitere Informationen zur Klassifikation von Karrierestrategien siehe *Savage 1988*).

Wie angesichts der großen Bedeutung der Erwerbstätigkeit der Partnerin für die Einrichtung einer Zweitwohnung von Männern in einer Lebensgemeinschaft zu erwarten war, zeigt sich die spätmoderne Ausprägung des berufsbezogenen Pendelns zwischen zwei Wohnsitzen für Männer anhand der Erwerbskonstellation in Paar- und Familienhaushalten. So leben männliche Shuttles im Vergleich zu erwerbstätigen Fernwanderern häufiger in einem doppelerwerbstätigen Haushalt (siehe Tab. 4).

Wird jedoch die berufliche Stellung der Partnerinnen betrachtet, erweist sich die partnerschaftsbezogene Erwerbskonstellation männlicher Shuttles als deutlich weniger modernisiert (Tab. 4). Obwohl sie häufiger als erwerbstätige Fernwanderern-

Tab. 4: Erwerbskonstellation nach mobiler Lebensform und Geschlecht (in gerundeten Spaltenprozenten)

	Shuttles		Erwerbstätige Fernwandernde	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen
A) Alle Befragten				
Doppelerwerbstätiger Haushalt	60	67	48	64
Doppelkarrierehaushalt ¹	15	26	15	21
n	134	89	424	409
B) Befragte in Paar-/Familienhaushalt				
Doppelerwerbstätiger Haushalt	73	86	62	88
Doppelkarrierehaushalt ¹	23	47	26	39
n	88	49	255	228
C) Befragte in Paar-/Familienhaushalt mit einem/r erwerbstätigen Partner/in				
Berufliche Stellung des Partners/der Partnerin				
niedrig	5	7	13	8
qualifiziert	57	17	39	23
hoch	38	76	48	69
Die berufliche Stellung der Befragten im Vergleich zur Stellung des Partners/der Partnerin Seine/ihre Position ist...				
niedriger	9	24	7	27
gleich	46	64	64	63
höher	46	12	29	10
n	59	42	150	195

¹ Beide Partner arbeiten in hoch qualifizierten Stellungen.

Datenquelle: eigene Auswertung

de in einem Haushalt leben, in dem beide Partner erwerbstätig sind, arbeiten die Partnerinnen überwiegend „nur“ in qualifizierten Positionen. Fast die Hälfte der männlichen Shuttles mit einer erwerbstätigen Partnerin ist in einer höheren Position beschäftigt als die Partnerin. Werden nur Erwerbstätige in Lebensgemeinschaften betrachtet, ist zudem der Anteil von Doppelkarrierehaushalten, in denen beide Partner in hoch qualifizierten Stellungen arbeiten, unter männlichen Shuttles etwas niedriger als unter Fernwanderern (23 % vs. 26 %). Der Unterschied in der Erwerbskonstellation der Haushalte von männlichen Shuttles und Fernwanderern hängt vermutlich mit dem Wohnstandort des Hauptwohnsitzes von Shuttles zusammen: In ländlichen, strukturschwachen Regionen (einschließlich Ostdeutschland) überwiegen Arbeitsplätze für geringer qualifizierte Arbeitskräfte und folglich sind die beruflichen Aufstiegschancen *in situ* begrenzt. Nach *Fromhold-Eisebith* und *Schrattenecker* (2006) verzeichnen Kernstädte in Metropolräumen insbesondere in den alten Bundesländern – in denen die befragten Fernwanderer mit ihren Partnerinnen/Familien leben – eine steigende Konzentration von hoch qualifizierten Arbeitsplätzen. Das Ergebnis könnte zudem vom Forschungsdesign beeinflusst sein, da sich die Angaben zur Haushaltssituation auf den Zeitpunkt des Interviews und nicht auf den Zeitpunkt des Zuzugs der Befragten in die jeweilige Metropole beziehen (siehe Kapitel 3). Fernwandernde, deren Erwerbskonstellation in einer Lebensgemeinschaft in die Analyse eingegangen ist, können also als Alleinwohnende zugezogen sein.

Die partnerschaftliche Erwerbskonstellation der Haushalte von Frauen mit einem berufsbedingten Zweitwohnsitz gleicht weitestgehend derjenigen erwerbstätiger Fernwanderinnen (Tab. 4). Die Partner weiblicher Shuttles sind meistens in hohen Positionen tätig, Frauen in einer Lebensgemeinschaft leben überwiegend mit einem Partner gleicher beruflicher Qualifikation zusammen und in fast der Hälfte der Fälle sogar als Doppelkarrierepaar (Tab. 4). Umso deutlicher sind die geschlechtsspezifischen Unterschiede der Erwerbskonstellation in Lebensgemeinschaften innerhalb der Gruppe der Shuttles: Unter Kontrolle des Alters leben von allen Shuttles in einer Lebensgemeinschaft signifikant mehr Frauen als Männer in einem Haushalt, in dem beide Partner hoch qualifiziert erwerbstätig sind. Dementsprechend pendeln Frauen mit zwei Wohnsitzen im Vergleich zu Männern häufiger zwischen Großstädten mit 100.000 Einwohnern und mehr (50 % vs. 31 % adjustiertes $p \leq 0.05$)² und damit zwischen Wohnstandorten, in denen hoch qualifizierte Arbeitsplätze konzentriert sind. Probleme der Ko-Residenz von hoch qualifizierten Paaren scheinen somit eine wichtige Kontextbedingung für multilokale Haushaltsorganisationen von Frauen zu sein.

² Kontrollvariablen: Alter (in Jahren), Anzahl von Personen im Haushalt, befristeter Arbeitsvertrag, selbstgenutztes Wohneigentum am Hauptwohnsitz.

Shuttles in Single-Haushalten

Allein wohnende Shuttles nennen neben beruflichen Gründen häufiger als Shuttles in anderen Haushaltsformen die Verbundenheit mit dem Wohnort bzw. der Wohnregion, soziale Kontakte und Freunde sowie familiäre Gründe (v.a. Eltern) als Hauptmotiv für die berufliche Zweitwohnung (siehe Tab. 3). In diesem Zusammenhang sind vor allem für allein stehende Frauen die Pflege der Eltern – verbunden mit der Unterstützung bei der Instandhaltung des selbstgenutzten Einfamilienhauses – sowie die emotionale Verbundenheit mit dem Haus und Garten der Eltern von Bedeutung. So wohnt jede vierte Pendlerin in einem Single-Haushalt an ihrem Hauptwohnsitz im Eigentum der Eltern und dort sehr wahrscheinlich bei den Eltern bzw. einem Elternteil. Diese Lebenssituation trifft weniger auf männliche Shuttles zu (15 %), was mit den erheblichen Unterschieden zwischen männlichen und weiblichen Shuttles in Bezug auf ihre Stellung im Haushalts – bzw. Familienlebenszyklus korrespondiert (vgl. Tab. 1 und 2). Wie demografische und gerontologische Studien zeigen, sind es meistens Frauen, die ihre Eltern im Alter pflegen (für Deutschland siehe u.a. *Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend* 1998). Angesichts der demografischen Alterung spätmoderner Gesellschaften ist deshalb davon auszugehen, dass multilokale Haushaltsorganisationen von Frauen in Single-Haushalten in Zukunft keine marginale Erscheinungsform darstellen werden.

Frauen und Männer, die am Hauptwohnsitz im Wohneigentum der Eltern wohnen, leben an diesem Wohnsitz häufig in einer LAT-Partnerschaft in kleinräumiger Entfernung zum Partner/zur Partnerin. Einerseits spricht diese Lebenssituation für eine temporäre multilokale Lebensform in einer vorfamiliären Phase, die bei Stabilisierung der Partnerschaft entweder durch eine Rückmigration zum Hauptwohnsitz oder einen kompletten Umzug an den Zweitwohnsitz zusammen mit dem Partner/der Partnerin beendet wird. Andererseits kann beobachtet werden, dass im Laufe der multilokalen Haushaltsorganisation das *Living apart together* durch das Zusammenziehen mit der Partnerin am Hauptwohnsitz beendet wurde. In diesem Fall bedingen die Ortsgebundenheit der Partnerin (Familie, soziale Beziehungen, soziales Engagement, Naturverbundenheit) und die beruflichen Ambitionen des Befragten ein dauerhaftes multilokales Lebensmuster.

Shuttles und selbstgenutztes Wohneigentum

Insgesamt lebt rund die Hälfte der Frauen und Männer am Hauptwohnsitz im selbstgenutzten Wohneigentum (einschließlich Wohneigentum der Eltern/eines Elternteils). Trotz des hohen Anteils selbstgenutzten Wohneigentums am Hauptwohnsitz ist die lokale Bindung durch Wohneigentum nur in den wenigsten Fällen der primäre Grund für die Einrichtung der Zweitwohnung. Wie Tabelle 2 zeigt, hat selbstgenutztes Wohneigentum jedoch einen signifikanten Einfluss auf individuelle Mobilitätsentscheidungen (Fernwanderung vs. Shutteln). Da nach dem Hauptgrund für die Zweitwohnung gefragt wurde, ist deshalb anzunehmen, dass Wohneigentum eine sekundäre Bedeutung für die Errichtung eines beruflich genutzten Zweitwohnsitzes zukommt, die den familiären und emotionalen Bindungen nachgeordnet ist. Dieses

Ergebnis wird durch die subjektive Einstellung zur Einrichtung einer berufsbezogenen Zweitwohnung in der Gesamtstichprobe bestätigt (d.h. alle Befragten in den Untersuchungsgebieten). Von allen befragten Erwerbstätigen ($n = 1.688$) stimmten der Aussage: „Bei einem Arbeitsangebot in einer anderen Stadt/Region würde ich mich für eine Nebenwohnung/-unterkunft am neuen Arbeitsort entscheiden und den Hauptwohnsitz beibehalten.“ Wohneigentümer/innen signifikant häufiger zu als Mieter/innen (adjustiertes $p \leq 0,01$).³

Zusammenfassend folgt daraus, dass der Besitz von Wohneigentum einen Einfluss darauf hat, ob sich Personen bzw. Haushalte für die Einrichtung einer beruflichen Zweitwohnung oder für einen Umzug mit dem gesamten Haushalt entscheiden. Wenn die (materielle und emotionale) lokale Bindung durch Wohneigentum groß ist, sind multilokale Haushaltsorganisationen eine häufig praktizierte Möglichkeit, um arbeitsbezogenen räumlichen Mobilitätsanforderungen zu entsprechen.

4.3 Dauer der Lebensform

Wie bereits ausgeführt, ist das berufsbezogene Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen häufig aufgrund von befristeten Arbeitsverträgen, kurzzeitigen Entsendungen und Probezeiten auf eine vorübergehende Dauer ausgerichtet. Darüber hinaus lassen sich Wechselbeziehungen zwischen der Dauer der Lebensform und sozio-demografischen Merkmalen der Pendler/innen festhalten.

Wie Shuttles die zukünftige Dauer ihrer multilokalen Lebensweise beurteilen, wurde standardisiert mithilfe von vier Items gemessen: dauerhaft, langfristig aber nicht dauerhaft, vorübergehend für eine bestimmte Dauer, schwer zu sagen. Die Analyse der subjektiven Bewertung zeigt, dass multilokale Haushaltsorganisationen für junge Männer in Lebensgemeinschaften ohne Kind eine eher zeitlich befristete Lebensform darstellen. Wenn ein (schulpflichtiges) Kind im Haushalt lebt, ist die multilokale Lebensweise für Männer zum Teil ein lang andauerndes Arrangement; für einige, bis die Kinder die Schule beenden und aus dem elterlichen Haushalt ausziehen oder bis beide Partner in den Ruhestand gehen. Die lokale Bindung durch ältere Kinder wirkt sich demnach nicht nur auf die Pendelbereitschaft von Männern aus, sondern darüber hinaus auch auf die Dauer der multilokalen Lebensführung. Wie für Frauen ist das Shutteln für Männer mit Kleinkindern (unter 6 Jahren) keine Alternative zur Migration. Daher versuchen männliche Shuttles ihre multilokale Haushaltsorganisation zu beenden, wenn sie und ihre Partnerin ein Kind erwarten.

Frauen in Lebensgemeinschaften versuchen weit überwiegend die multilokale Lebensform auf eine bestimmte Zeit zu begrenzen, wobei das Pendeln insbesondere für verheiratete Frauen nur eine Übergangslösung darstellt. Sowohl für Frauen als auch für Männer ist festzuhalten, dass die multilokale Lebensform prospektiv umso kürzer eingeschätzt wird, je jünger die Befragten sind. Für junge Shuttles steht die

³ Kontrollvariablen: Alter (in Jahren), gemeinsamer Haushalt mit Partner/in, Kind im Haushalt, hoch qualifizierte berufliche Stellung.

multilokale Lebensform mit dem Berufseinstieg und ersten Karriereschritten in Zusammenhang und wird von Beginn an als eine vorübergehende Phase betrachtet.

Die Mediandauer der multilokalen Haushaltsorganisation beträgt in der Stichprobe drei Jahre.⁴ Jede/r Fünfte lebt seit weniger als einem Jahr in einer multilokalen Haushaltsorganisation. Ein weiteres Viertel lebt bereits seit mindestens fünf Jahren als Shuttle. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Dauer der multilokalen Lebensform von dem Stichprobendesign verzerrt wird, wie bereits in Kapitel 3 aufgezeigt wurde.

5 Zusammenfassung und Fazit

Zusammenfassend zeigen die Ergebnisse, dass Personen mit einer berufsbezogenen Zweitwohnung eine heterogene Gruppe sind. Wie in bisherigen Studien angenommen, ist das Leben in einer Partnerschaft für das berufsbezogene Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen von herausragender Bedeutung. Dennoch sind für Shuttles unterschiedlichste Haushaltsformen und Partnerschaftssituationen zutreffend:

- zusammenlebende Paare ohne Kind
- Lebensgemeinschaften mit Kind
- Single-Haushalte
- Alleinwohnen mit Partner/in in separaten Haushalten (d.h. ohne gemeinsamen Haushalt) in kleinräumiger Entfernung oder über große Distanzen (Fernbeziehung)
- Singles oder LATs, die am Hauptwohnsitz im Wohneigentum der Eltern bzw. eines Elternteils leben.

Diese Vielzahl individueller Lebensumstände zeigt, dass zukünftige Forschung über beruflich bedingte multilokale Haushaltsorganisationen sich nicht nur auf Paarhaushalte (mit oder ohne Kind) fokussieren, sondern auch komplexere multilokale Lebensmuster und das Leben und das Pendelverhalten von Singles und allein stehenden Personen stärker in den Blick nehmen sollte. Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Pluralisierung der Lebensformen und der demografischen Alterung ist eine steigende Bedeutung von „nicht-traditionellen“ Haushalten und Partnerschaftsarrangements von Shuttles in spätmodernen Gesellschaften zu erwarten.

Wie die empirischen Befunde deutlich gemacht haben, müssen für die Untersuchung von berufsbedingten multilokalen Haushaltsorganisationen Geschlechterunterschiede berücksichtigt werden. Die wesentlichen Unterschiede lassen sich auf den Haushaltslebenszyklus zurückführen, d.h. Alter, Familienstand und Kinder. Die jüngeren, oftmals allein stehenden kinderlosen Frauen und Männer sind mit dem von *Gross* klassifizierten „adjusting“ Pendlertypus vergleichbar. Es handelt sich dabei jedoch nicht nur um Frauen und Männer, die mit ihrem Partner/ihrer Partne-

⁴ N = 219, Standardabweichung = 3,17.

rin in einem Haushalt zusammenleben, sondern auch um Paare, die in getrennten Haushalten leben (LAT-Partnerschaften). Die älteren Shuttles, die meistens in einem Familienhaushalt leben, kommen *Gross'* „established“ Pendlertypus am nächsten. Diese Form des Shuttelns trifft weit überwiegend auf Männer zu. Der höhere Männeranteil unter Shuttles – der im Vergleich zu Fernwandernden auffällig ist – kann auf diese Gruppe von Pendlern zurückgeführt werden.

Für junge Shuttles kann festgehalten werden, dass die multilokale Lebensform oft mit dem Berufseinstieg in Zusammenhang steht, der häufig mit atypischen Beschäftigungsverhältnissen einhergeht (befristete Arbeitsverträge, Teilzeitbeschäftigung). Die Flexibilisierung postindustrieller Arbeitsmärkte führt daher nicht nur zu einer steigenden Unsicherheit am Anfang der Berufslaufbahn (*Booth et al.* 1999; *Buchholz/Kurz* 2008), sondern trägt auch zu Veränderungen des Mobilitätsverhaltens von jungen Erwerbstätigen bei. Die Widerstände (*constraints*) für einen Umzug an den Arbeitsort und die Aufgabe des Hauptwohnsitzes werden bei unsicheren Beschäftigungsverhältnissen zu groß sein. Unsichere Beschäftigungsverhältnisse und die subjektive Wichtigkeit, die der gemeinsam verbrachten Zeit mit dem Partner/der Partnerin beigemessen wird, erklären zusammen, warum eine multilokale Haushaltsorganisation für junge Erwerbstätige meistens von temporärer Dauer ist. Es ist daher zu erwarten, dass durch die steigende Flexibilisierung der Arbeitsmärkte multilokale Haushaltsorganisationen in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. Für ältere („established“) Shuttles ist das Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen im Vergleich zu jungen Shuttles zum Teil auf eine längere Zeit ausgerichtet, was auf die lokale Bindung der Partner bzw. Kinder und, zumeist nachrangig, auf die (materiellen und immateriellen) Hemmnisse des Verkaufs des selbstgenutzten Wohneigentums zurückzuführen ist.

Folglich bietet das Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen insbesondere für Männer mit älteren (schulpflichtigen) Kindern eine Alternative zur Migration und räumlichen Immobilität. Im Gegensatz dazu leben weibliche Shuttles hauptsächlich in kinderlosen Haushalten, was ein Zeichen dafür ist, dass für Frauen mit Kindern – gleich welchen Alters – das Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen weniger geeignet ist, um Beruf und Familie miteinander zu synchronisieren und deshalb seltener als ein alternatives Lebensmuster bei arbeitsbezogenen räumlichen Mobilitätsanforderungen in Betracht gezogen wird. Die Vergleichsanalysen zeigen, dass sowohl Männer als auch Frauen mit Kleinkindern einen Umzug des gesamten Haushalts gegenüber der Einrichtung einer Zweitwohnung bevorzugen.

Die Mehrheit der befragten männlichen und weiblichen Shuttles arbeitet, wie erwartet, in hohen beruflichen Stellungen. Die Annahme, dass die Doppelerwerbstätigkeit in Haushalten und die lokale Bindung erwerbstätiger Partner bedeutsame Einflussfaktoren für das Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen sind, hat sich ebenfalls bestätigt. Doppelkarrierehaushalte, in denen beide Partner in hoch qualifizierten Positionen tätig sind, stellen jedoch eine Minderheit unter Shuttles dar. Der Besitz von selbstgenutztem Wohneigentum ist zwar ein untergeordneter Beweggrund für das Shutteln, ist aber dennoch ein wichtiger Einflussfaktor für die Entscheidung zwischen einem Umzug oder einer Zweitwohnung.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Leben in doppelerwerbstätigen Haushalten eine spätmoderne Ausprägung des Shuttelns von Männern und Frauen ist. Andererseits ist die Tatsache, dass Männer häufiger als Frauen in einer Lebensgemeinschaft mit Kind zwischen zwei Wohnsitzen pendeln, ein Hinweis auf eine tradierte geschlechtstypische Arbeitsteilung im Bereich der Kindererziehung, was sich wiederum in Form traditioneller geschlechtsspezifischer Mobilitätsentscheidungen ausdrückt. Diese Vermutung wird zusätzlich durch den Befund gestützt, dass Männer mit einem berufsbedingtem Zweitwohnsitz seltener in Doppelkarrierehaushalten leben als weibliche Shuttles.

In Kapitel 3 wurde das Forschungsdesign der vorliegenden Studie kritisch diskutiert. Angesichts fortgeschrittener Suburbanisierungsprozesse und eines angespannten Wohnungsmarktes in München und Stuttgart sollte zukünftige Forschung auf Metropolräume ausgedehnt werden, da Personen insbesondere in Regionen mit weit fortgeschrittener Suburbanisierung das Umland – direkt ohne „Umweg“ über die Kernstadt – als Wohnstandort für den beruflichen Zweitwohnsitz wählen könnten. Des Weiteren hat sich der angewandte komparative Ansatz als hilfreich erwiesen, um spezifische Charakteristika von Pendler/innen mit einer berufsbezogenen Zweitwohnung im Vergleich zu Fernwandernden zu untersuchen. Auf dieser Grundlage konnten im Kontext der vorgestellten Studie Annahmen darüber getroffen werden, wer die Einrichtung einer Zweitwohnung gegenüber dem Umzug des gesamten Haushalts vorzieht. Da mit dem gewählten Stichprobendesign nur Zugewanderte in den Untersuchungsgebieten erfasst wurden, konnten in dieser Studie lediglich hypothetische Antworten auf die Frage gegeben werden, wer unter welchen Umständen räumliche Immobilität gegenüber dem Shutteln vorzieht. Räumliche Immobilität könnte jedoch insbesondere für doppelerwerbstätige Familienhaushalte eine Alternative zum Shutteln und zur Migration sein, wenn die negativen Auswirkungen der „Mitmobilität“ („tied migration“) oder die Pendelkosten für den gesamten Haushalt zu hoch sind (*Bailey et al. 2004*). Zukünftige Forschung, die Mobilitätsentscheidungen in einem größeren Kontext unter Berücksichtigung von räumlicher Immobilität, Migration (des gesamten Haushalts) und dem Pendeln zwischen zwei Wohnsitzen untersucht, könnte zur Erklärung der geringen Migrationsrate von doppelerwerbstätigen Haushalten beitragen. Eine zufallsbasierte Stichprobenerhebung, mit der weitere Einsichten in derzeitige mobile Lebensmuster gewonnen werden sollen, sollte daher zusätzlich zu den ausgewählten räumlich mobilen Gruppen der präsentierten Studie eine Teilstichprobe von räumlich immobilen Personen umfassen (die beispielsweise zehn oder mehr Jahre in den untersuchten Gebieten leben).

Ich danke zwei unbekanntem Gutachtern für ihre hilfreichen Kommentare und Anregungen. Die postalische Erhebung wurde finanziert von dem Ministerium für Innovation, Wissenschaft, Forschung und Technologie des Landes Nordrhein-Westfalen und durchgeführt am Fachgebiet Frauenforschung und Wohnungswesen der Fakultät Raumplanung (TU Dortmund).

Literaturverzeichnis

- Albrecht, Susanne*, 2005: Arbeitsmärkte in großstädtischen Agglomerationen. Auswirkungen der Deregulierung und Flexibilisierung am Beispiel der Regionen Stuttgart/Lyon. *Wirtschaftsgeographie* 29. Münster: Lit-Verlag
- Albrecht, Susanne*, 2006: Flexibilisierung der Arbeit. In: *Institut für Länderkunde* (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland 7: Arbeit und Lebensstandard. Heidelberg/Berlin: Spektrum Akademischer Verlag: 50-53
- Anderson, Elaine A.; Spruill, Jane W.*, 1993: The Dual-Career Commuter Family: A Lifestyle on the Move. In: *Marriage & Family Review* 19,1/2: 131-147
- Bailey, Adrian J.; Blake, Megan K.; Cooke, Thomas J.*, 2004: Migration, care, and the linked lives of dual-earner households. *Environment and Planning A* 36,9: 1617-1632
- Beck, Ulrich*, 1986: Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt am Main: Suhrkamp
- Beck, Ulrich*, 1999: Schöne neue Arbeitswelt – Vision „Weltbürgergesellschaft“. Frankfurt am Main/New York: Campus Verlag
- Behnen, Tobias; Ott, Erich*, 2006: Arbeitskräftemobilität – Fernpendler und ihre Lebenssituation. In: *Leibniz-Institut für Landeskunde* (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland 7: Arbeit und Lebensstandard. Heidelberg/Berlin: Spektrum Akademischer Verlag: 56-59
- Bertaux-Wiame, Isabel*, 2006: Conjugalité et mobilité professionnelle: le dilemme de l'égalité. In: *Bertaux-Wiame, Isabel; Tripier, Pierre* (Hrsg.): Les intermittents du foyer. Couples et mobilité professionnelle. *Cahiers du Genre* 41. Paris: L'Harmattan: 49-73
- Bertaux-Wiame, Isabel; Tripier, Pierre*, 2006: Les intermittents du foyer ou les arrangements entre membres des couples qui travaillent loin l'un de l'autre. In: *Bertaux-Wiame, Isabel; Tripier, Pierre* (Hrsg.): Les intermittents du foyer. Couples et mobilité professionnelle. *Cahiers du Genre* 41. Paris: L'Harmattan: 11-22
- Bielby, William T.; Bielby, Denise D.*, 1992: Gender-Role Beliefs and Reluctance to Relocate for a Better Job. *American Journal of Sociology* 97,5: 1241-1267
- Blossfeld, Hans-Peter; Drobnič, Sonja*, 2001: Theoretical Perspectives on Couples' Careers. In: *Blossfeld, Hans-Peter; Drobnič, Sonja* (Hrsg.): *Careers of Couples in Contemporary Societies. From Male Breadwinner to Dual Earner Families*. New York: 16-50
- Bogai, Dieter; Seibert, Holger; Wiethölter, Doris*, 2006: Pendlerbericht Berlin-Brandenburg 2005. Weiter zunehmende Mobilität als Strategie gegen Erwerbslosigkeit. *IAB regional* 1/2006. Nürnberg
- Bonnet, Estelle; Collet, Beate; Maurines, Béatrice*, 2006: Carrière familiale et mobilité géographique professionnelle. In: *Bertaux-Wiame, Isabel; Tripier, Pierre* (Hrsg.): Les intermittents du foyer. Couples et mobilité professionnelle. *Cahiers du Genre* 41. Paris: L'Harmattan: 75-97
- Bonß, Wolfgang; Kesselring, Sven; Weiß, Anja*, 2004: „Society on the move“ Mobilitäts-pioniere in der Zweiten Moderne. In: *Beck, Ulrich; Lau, Christoph* (Hrsg.): *Entgrenzung und Entscheidung: Was ist neu an der Theorie reflexiver Modernisierung?* Frankfurt am Main: Suhrkamp: 258-280
- Booth, Alison L.; Francesconi, Marco; Garcia-Serrano, Carlos*, 1999: Job tenure and job mobility in Britain. *Industrial and Labor Relations Review* 53: 43-70

- Breyer, Friedrich*, 1970: Die Wochenendpendler des Bayerischen und Östlichen Oberpfälzer Waldes. Eine wirtschaftsgeographische Regionalstudie unter besonderer Berücksichtigung des Einpendlerzentrums München. WGI-Berichte zur Regionalforschung 4. München
- Buchholz, Sandra; Kurz, Karin*, 2008: A new mobility regime in Germany? Young people's labor market entry and phase of establishment since the mid-1980s. In: *Blossfeld, Hans-Peter; Buchholz, Sandra; Bukodi, Erzsebet; Kurz, Karin* (Hrsg.): Young workers, globalization and the labour market. Comparing early working life in eleven countries. Cheltenham (UK)/Northampton (MA, USA): 51-76
- Büchel, Felix*, 2000: Tied Movers, Tied Stayers: The Higher Risk of Overeducation among Married Women in West Germany. In: *Gustafsson, Siv S.; Meulders, Danièle E.* (Hrsg.): Gender and the Labour Market. Econometric Evidence of Obstacles to Achieving Gender Equality. London: 133-146
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ)*, 1998: Zweiter Altenbericht. Wohnen im Alter. Bonn: 94-127
- Bunker, Barbara B.; Zubek, Josephine. M.; Vanderslice, Virginia J.; Rice Robert W.*, 1992: Quality of Life in Dual-Career Families: Commuting Versus Single-Residence Couples. In: *Journal of Marriage and the Family* 54,2: 399-407
- Clorius, Sina*, 2006: Gelobtes Land im Norden. Neue Chancen für Arbeitslose in Schleswig-Holstein: Viele suchen ihr Glück als Gastarbeiter in Dänemark. *Die Zeit* 41: 15
- DaVanzo, Julie*, 1981: Repeat Migration, Information Costs, and Location-Specific Capital. *Population and Environment* 4,1: 45-73
- Fassmann, Heinz; Meusbürger, Peter*, 1997: Arbeitsmarktgeographie. Erwerbstätigkeit und Arbeitslosigkeit im räumlichen Kontext. Stuttgart: Teubner
- Fröhlich, Diana; Detering, Michael*, 2010: Liebe plus Karriere. *Die Zeit* online, abrufbar unter: <http://www.zeit.de/karriere/2010-01/partnersuche-job-buero>
- Fromhold-Eisebith, Martina; Schrattenecker, Wolfgang*, 2006: Qualifikationsstruktur der Beschäftigten im Wandel. In: *Institut für Länderkunde* (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland 7: Arbeit und Lebensstandard. Heidelberg/Berlin: 38-39
- Gerstel, Naomi; Gross, Harriet E.*, 1984: Commuter Marriage. A Study of Work and Family. New York/London: Guilford Publications
- Gräbe, Sylvia; Ott, Erich*, 2003: „... man muss alles doppelt haben“. Wochenpendler mit Zweithaushalt am Arbeitsort. *Soziologie: Forschung und Wissenschaft* 6. Münster: Lit-Verlag
- Grau, Andreas*, 2010: Befristete Beschäftigung: Jeder elfte Vertrag hat ein Verfallsdatum. *STATmagazin*, 16. März 2010
- Green, Anne E.*, 1995: The Geography of Dual Career Households: A Research Agenda and Selected Evidence from Secondary Data Sources for Britain. *International Journal of Population Geography* 1,1: 29-50
- Green, Anne E.; Hogarth, Terence; Shackleton, Ruth*, 1999: Long distance living. Dual location households. Bristol: Policy Press
- Gross, Harriet E.*, 1980: Dual-Career Couples Who Live Apart: Two Types. In: *Journal of Marriage and the Family* 42,3: 567-576
- Hackl, Maria*, 1992: Pendler – Räumliche Bindung und der Zwang zur Mobilität. Die Trennung von Wohnort und Arbeitsort am Beispiel von Wochenendpendlern im Bayerischen Wald. Erlangen/Nürnberg

- Hardill, Irene*, 2002: Gender, Migration and the Dual Career Household. London/New York: Routledge
- Hogarth, Terence; Daniel, William W.*, 1988: Britains New Industrial Gypsies. Long Distance Weekly Commuters. PSI Research Report 688. London: Policy Studies
- Holst, Elke; Schupp, Jürgen*, 2008: Situationen und Erwartungen auf dem Arbeitsmarkt. In: *Statistisches Bundesamt, Gesis-Zuma, WZB* (Hrsg.): Datenreport 2008. Bonn: 122-128
- Hunt, Jennifer*, 2006: Staunching Emigration From East Germany: Age and the Determinants of Migration. *Journal of European Economic Association* 4,5: 1014-1037
- Jürges, Hendrik*, 1998a: Einkommen und berufliche Situation von Doppelverdienern nach Umzügen. *Mitteilungen aus der Arbeits- und Berufsforschung* 31,2: 234-243
- Jürges, Hendrik*, 1998b: Beruflich bedingte Umzüge von Doppelverdienern. In: *Zeitschrift für Soziologie* 27,5: 358-377
- Jürges, Hendrik*, 2006: Gender ideology, division of housework, and the geographic mobility of families. In: *Review of Economics of the Household* 4,4: 299-323
- Junker, Serena*, 1992: Wochenendpendler aus dem Landkreis Freyung- Grafenau. Theoretische Annäherung und qualitative Einzeluntersuchungen. Beiträge zur Arbeitsmarkt- und Berufsforschung des IAB 164. Nürnberg
- Kalter, Frank*, 1998: Partnerschaft und Migration. Zur theoretischen Erklärung eines empirischen Effekts. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 50,2: 283-309
- Levin, Irene*, 2004: Living Apart Together: A New Family Form. In: *Current Sociology* 52, 2: 223-240
- Limmer, Ruth; Schneider, Norbert F.*, 2008: Studying Job-Related Spatial Mobility in Europe. In: *Schneider, Norbert F.; Meil, Gerardo* (Hrsg.): *Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*. Opladen/Farmington Hills, MI: Barbara Budrich Publishers: 13-45
- Lutz, Burkart; Kreuz, Dieter*, 1968: Wochenendpendler. Eine Extremform des Erwerbsverhaltens in wirtschaftlich schwachen Gebieten, dargestellt am Beispiel Ostbayerns. München: hektogr. Bericht
- Menard, Scott*, 2002: *Applied Logistic Regression Analysis*. 2. Auflage, Sage University Papers Series on Quantitative Applications in the Social Sciences 07-106. Thousand Oaks, CA: Sage
- Mincer, Jacob*, 1978: Family Migration decisions. *Journal of Political Economy* 86,5: 749-773
- Mulder, Clara H*, 1993: *Migration Dynamics. A Life Course Approach*. Amsterdam
- Mulder, Clara H.; Hooimeijer, Pieter*, 1999: Residential Relocations in the Life Course. In: *Van Wissen, Leo J. G.; Dykstra, Pearl A.* (Hrsg.): *Population Issues. An Interdisciplinary Focus*. New York etc.: Springer: 159-186
- Peck, Jamie*, 1996: *Workplace: The Social Regulation of Labor Markets*. New York: Guilford Press
- Reuschke, Darja*, 2010: *Multilokales Wohnen. Raum-zeitliche Muster multilokaler Wohnarrangements von Shuttles und Personen in einer Fernbeziehung*. Wiesbaden: VS-Verlag
- Sacher, Matthias*, 1998: Berufseinstieg – gestern und heute. Ein Kohortenvergleich. In: *Friedrichs, Jürgen* (Hrsg.): *Die Individualisierungs-These*. Opladen: Leske + Budrich: 165-180

- Savage, Mike*, 1988: The missing link? The relationship between spatial mobility and social mobility. *The British Journal of Sociology* 39,4: 554-577
- Schneider, Norbert F.; Limmer, Ruth*, 2008: Job Mobility and Living Arrangements. In: *Canzler, Weert; Kaufmann, Vincent; Kesselring, Sven* (Hrsg.): *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspectives*. Aldershot: Ashgate: 119-139
- Schneider, Norbert F.; Limmer, Ruth; Ruckdeschel, Kerstin*, 2002: Berufsmobilität und Lebensform. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 208. Stuttgart
- Schneider, Norbert F.; Meil, Gerardo*, 2008: *Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*. Opladen/Farmington Hills, MI: Barbara Budrich Publishers
- Sennett, Richard*, 2000: *Der flexible Mensch. 2. Auflage*. Berlin: btb Verlag
- Sjaastad, Larry A.*, 1962: The Costs and Returns of Human Migration. *Journal of Political Economy* 70,5: 80-93
- Smits, Jeroen*, 2001: Career Migration, Self-selection and the Earnings of Married Men and Women in the Netherlands, 1981-93. *Urban Studies* 38,3: 541-562
- Smits, Jeroen; Mulder, Carla H.; Hooimeijer, Pieter*, 2003: Changing gender roles, shifting power balance and long-distance migration of couples. *Urban Studies* 40,3: 603-613
- Song-Chul, Kim*, 2001: „Weekend Couples“ among Korean Professionals: An Ethnography of Living Apart on Weekdays. *Korea Journal* [<http://www.ekoreajournal.net/archive>]
- Statistisches Bundesamt*, 2002: *Statistisches Jahrbuch 2002*. Wiesbaden
- Statistisches Bundesamt*, 2005: *Leben und Arbeiten in Deutschland. Mikrozensus 2004*. Wiesbaden
- Statistisches Bundesamt*, 2009: *Statistisches Jahrbuch 2009*. Wiesbaden
- Van der Klis, Marjolijn*, 2008: Continuity and change in commuter partnerships: avoiding or postponing family migration. *GeoJournal* 71: 233-247
- Van der Klis, Marjolijn; Mulder, Clara H.*, 2008: Beyond the trailing spouse: the commuter partnership as an alternative to family migration. In: *Journal of Housing and the Built Environment* 23,1: 1-19
- Van Ommeren, Jos N.; Rietveld, Piet; Nijkamp, Peter*, 1998: Spatial Moving Behavior of Two-Earner Households. *Journal of Regional Science* 38,1: 23-41
- Vielhaber, Christian*, 1987: Sekundäre Aktionsräume von Wochenpendlern. In: *Husa, Karl; Vielhaber, Christian; Wohlschlägl, Helmut* (Hrsg.): *Beiträge zur Bevölkerungsforschung. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung 1*. Wien: 163-188
- Vignal, Cécile*, 2006: Devenir ‚célibataire géographique‘? Arbitrages conjugaux et familiaux suite à la délocalisation d’une usine. In: *Bertaux-Wiame, Isabel; Tripier, Pierre* (Hrsg.): *Les intermittents du foyer. Couples et mobilité professionnelle. Cahiers du Genre* 41. Paris: L’Harmattan: 139-157
- Wagner, Michael*, 1989: *Räumliche Mobilität im Lebensverlauf. Eine empirische Untersuchung sozialer Bedingungen der Migration*. Stuttgart: Enke
- Weiske, Christine; Petzold, Knut; Zierold, Diana*, 2009: Multilokale Haushaltstypen. Bericht aus dem DFG-Projekt „Neue multilokale Haushaltstypen“ (2006-2008). In: *Informationen zur Raumentwicklung* 1/2: 67-75

Wimbauer, Christine, 1999: Organisation, Geschlecht, Karriere. Fallstudien aus einem Forschungsinstitut. Studien zur Wissenschafts- und Organisationssoziologie 1. Opladen: Leske + Budrich

Winfield, Fairlee E., 1985: Commuter Marriage. Living Together, Apart. New York: Columbia University Press

Wood, Gerald, 2008: Multilokale Haushalte in spätmodernen Gesellschaften. (Manuskript)

Übersetzung des Originaltextes durch die Autorin, nur zur Information. Der autorisierte englische Originalbeitrag ist unter dem Titel „Job-induced Commuting between Two Residences – Characteristics of a Multilocational Living Arrangement in the Late Modernity“, DOI 10.4232/10.CPoS-2010-04en bzw. URN urn:nbn:de:bib-cpos-2010-04en6, auf <http://www.comparativepopulationstudies.de> verfügbar.

Comparative Population Studies – Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft

www.comparativepopulationstudies.de

ISSN: 1869-8980 (Print) – 1869-8999 (Internet)

Published by / Herausgegeben von

Prof. Dr. Norbert F. Schneider

Layout and print: Federal Institute for
Population Research, Wiesbaden
(Germany)

Managing Editor / Redaktion

Frank Swiaczny

Copy Editor / Schlußredaktion

Dr. Evelyn Grünheid

**Scientific Advisory Board /
Wissenschaftlicher Beirat**

Jürgen Dorbritz (Wiesbaden)
Paul Gans (Mannheim)
Johannes Huinink (Bremen)
Dirk J. van de Kaa (Den Haag)
Marc Luy (Wien)
Notburga Ott (Bochum)
Peter Preisendörfer (Mainz)

Board of Reviewers / Gutachterbeirat

Martin Abraham (Erlangen)
Laura Bernardi (Lausanne)
Hansjörg Bucher (Bonn)
Claudia Diehl (Göttingen)
Andreas Diekmann (Zürich)
Gabriele Doblhammer-Reiter (Rostock)
Henriette Engelhardt-Wölfler (Bamberg)
E.-Jürgen Flöthmann (Bielefeld)
Alexia Fürnkranz-Prskawetz (Wien)
Beat Fux (Zürich)
Joshua Goldstein (Rostock)
Karsten Hank (Mannheim)
Sonja Haug (Regensburg)
Franz-Josef Kemper (Berlin)
Hans-Peter Kohler (Philadelphia)
Michaela Kreyenfeld (Rostock)
Aart C. Liefbroer (Den Haag)
Kurt Lüscher (Konstanz)
Dimiter Philipov (Wien)
Tomáš Sobotka (Wien)
Heike Trappe (Rostock)